

EL ALMOJARIFAZGO COMO INDICE DE INTERPRETACION DEL COMERCIO DEL PUERTO DE VERACRUZ, 1600-1622

Emiliano Gil Blanco

El almojarifazgo

El comercio entre España y América estuvo exento del pago de almojarifazgo por una provisión dada por los Reyes Católicos en 1497⁽¹⁾. Esta provisión también eximía del pago de este derecho a todo aquello que sirviera para el mantenimiento del poder real en América. Carlos I continuó la línea marcada por los Reyes Católicos y por una real cédula de 15 de diciembre de 1531 liberó del pago de este impuesto a los miembros de la Iglesia⁽²⁾ y por otra real cédula de 8 de febrero de 1543 también la extendió a los bienes de personas que iban a América, siempre y cuando fueran artículos personales y no los vendieran a su llegada⁽³⁾. Esta exención también afectó a las flotas parcialmente; no pagaban este impuesto los bastimentos, pertrechos, armamento y muni-

⁽¹⁾ ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*. Madrid, 1977. Pág. 207. Carta de los Reyes Católicos dada en Burgos el 6 de mayo de 1497.

⁽²⁾ *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias, mandadas imprimir, y publicar por la magestad católica del Rey Don Carlos II, nuestro señor*. Madrid, 1681. En adelante *Rec. de Indias*. Libro VIII, tit. XV, ley XXVIII. "Que los prelados y clérigos del orden sacro no paguen almojarifazgo de lo que llevaren para atavío y sustento de personas".

⁽³⁾ *Rec. de Indias*. Lib. VIII, tit. XV, ley XXIX. "Que no se page almojarifazgo de lo contenido en esa ley: y calidades de esta franqueza". Lib. VIII, tit. XV, ley XXX. "Que los oficiales reales procuren averiguar si los exemptos de pagar almojarifazgo venden o negocian las cosas francas".

ciones⁽⁴⁾. Hacia el final de su reinado, Carlos I impone el pago no sólo del almojarifazgo, sino también de otros impuestos como la acabala, a todas las mercancías que fueran hacia América o volviesen de ella. Si en un principio el almojarifazgo que se pagaba a la llegada era de un 7,5% del valor de las mercancías, se reducirá este canon a un 5%, porque el 2,5% restante se pagaba en el puerto de origen⁽⁵⁾. Las acuciantes necesidades de la Hacienda de Felipe II hicieron que en 1566 se aumentase este derecho a un 10% a la llegada de la flota a América y un 5% cuando saliese de Sevilla, cuando llegaban a América las mercancías que se habían consignado en Sevilla habían aumentado un 15% de su valor sólo si tenemos en cuenta el pago de este derecho. De regreso a España, las flotas pagaban un 2,5% a su salida de cualquier puerto americano y un 5% de entrada en Sevilla⁽⁶⁾.

La elevación de los impuestos bajo el reinado de Felipe II originó un movimiento de protesta entre los mercaderes de Sevilla, Cádiz y Nueva España, cuyo resultado fue una reducción de los derechos que se pagaban en Sevilla por la exportación del vino en un 2,5%. El vino era el principal artículo exportado a América durante este período y había sido cargado de impuestos más que cualquier otro artículo que se exportara en aquel tiempo, en total se cobraba un 10% de salida en Sevilla y otro tanto para su llegada a un puerto americano, es decir, el producto aumentaba un 20% cuando salía de cualquier puerto americano para ser distribuido en cualquier ciudad colonial. La reducción de impuestos de este producto ante la protesta de los mercaderes tan sólo se hizo para el vino sevillano que se embarcase hacia América. A finales del siglo XVI se extendió este privilegio a todos los productos de la tierra de Sevilla, incluso se permi-

⁽⁴⁾ VEITIA Y LINAGE, Joseph de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Buenos Aires, 1945. Lib. I, cap. XII, n.º 21. Real Cédula de 20 de marzo de 1564, verificada por otra Real Cédula de 14 de septiembre de 1613 dada por Felipe III. Vid. también *Rec. de Indias*. Lib. VIII, tit. XV, ley XXVI, también referente a las Armadas que acompañaban a las flotas o que aguardaban en el Caribe a los piratas.

⁽⁵⁾ *Rec. de Indias*. Lib. IX, tit. XXVI, ley I. Cédula de 28 de febrero de 1543 y de 28 de septiembre de 1543. Las necesidades del erario hicieron que en 1566 se aumentase este canon hasta un 10% de entrada en las Indias y de un 5% para su salida en Sevilla.

⁽⁶⁾ *Rec. de Indias*. Lib. VIII, tit. XV, ley X.

tió comerciar a los extranjeros afincados en la ciudad de Sevilla, siempre y cuando las mercancías con las que comerciasen fueran originarias de esta tierra, que no estuviesen vendidas y que fuesen por cuenta y riesgo del productor, de esta forma sólo pagaban un impuesto sobre el envase.

La obtención de privilegios a la hora del cobro del almojarifazgo también se extendió a ciertas regiones del continente americano. La isla de Santo Domingo obtuvo una reducción del 50% en el pago de dicho impuesto por los servicios prestados por los habitantes de esta isla y porque constituía un importante bastión para el comercio con América⁽⁷⁾. Otra isla, Jamaica, obtuvo una exención parcial del pago del almojarifazgo en dos ocasiones, 1583 y 1589, al igual que lo obtuvieron Cuba, Cunamá o el Río de la Hacha.

El fraude en el pago del almojarifazgo aparece de muy diferentes formas. La manera más usual e importante de fraude era la de traspasar las mercancías de un navío a otro en alta mar y declarar en el puerto de llegada que las mercancías no pudieron registrarse por la premura en la salida de la flota y así los mercaderes evitaban pagar una parte de los derechos de almojarifazgo, los de salida del puerto de origen.

Para combatir el fraude apareció una legislación, muy importante a la hora de interpretar el comercio entre los dos continentes, contra el contrabando y la mala actuación de los funcionarios reales. Felipe II, por cédulas de 1572 y 1575, organizó la actuación de los oficiales reales y en una de ellas venía a decir lo siguiente:

«Observamos y mandamos a los oficiales de nuestra Real Hazienda, que se hagan cargo de lo que procediere de los derechos de almojarifazgo, que cobraren, declarando cada partida lo que fuere registrado, y la persona y navío, por menor, con el día, mes y año, en que despacharon las mercaderías cuyas son, a quien tocan, quien es el consignatario, y a que respeto

⁽⁷⁾ ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: *Op. cit.*, pág. 215. HARRING, Clarence: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México, 1939. Pág. 107n. Cédula de febrero de 1561, se concede por doce años, y prorrogado por cédula de 13 de mayo de 1573 por otros tantos, aunque fue derogado este privilegio por Cédula de 8 de mayo de 1577.

se cobran los derechos, para con esta razón, y orden al tiempo que se les tomen las cuentas se pueda comprobar y confrontar cada partida, con los registros y afueros, y en todo el tiempo conste la verdad».⁽⁸⁾

Con estas dos reales cédulas de Felipe II no sólo se ponen las bases de un control de las mercancías que entran en los puertos o se ponen las bases de determinados cargos reales, como pueden ser los de tesorero o contador, sino que también con la documentación que se origina de todo este movimiento se pueden fijar los movimientos de las embarcaciones su origen y su destino, así como el tipo de embarcación que se utilizaba con determinados puertos o zonas geográficas, etc., para posteriores investigaciones.

En 1582 aparece el navío de registro, que salía de Sevilla, Veracruz o Portobelo con los registros o inventarios de las naves que salían en la flotas y armadas. Esta medida no redujo el fraude, pues al no ir junto a los registros daba lugar a ocultaciones por parte de los mercaderes.⁽⁹⁾

En 1549 se ordena a los oficiales reales controlen las pertenencias de los pasajeros que van o vienen de América y que estén exentas del pago del almojarifazgo, para que no las vendan y si las vendiesen, cobren el respectivo derecho.

En 1554 se obliga a que el derecho de almojarifazgo se cobre en presencia de todos los oficiales de la Caja Real como una medida de seguridad contra el fraude.

En 1579 se recomienda a los oficiales reales que visiten y registren todas las embarcaciones que lleguen a sus puertos y diesen por perdidas todas las mercancías que llegasen sin registrar, que estuviesen prohibidas o que se encontrasen de contrabando.

En 1595 se recomienda a los oficiales reales que hagan un tanteo de las mercancías que transporten las embarca-

⁸ *Rec. de Indias*. Lib. VIII, tit. XV, ley XXXXIII. "Que los oficiales reales cobren los almojarifazgos y se hagan cargo de ellos por menor", órdenes de octubre de 1572 y de 1575 dadas por Felipe II.

⁽⁹⁾ *Rec. de Indias*. Lib. VIII, tit. XV, ley IV Real Cédula de 4 de junio de 1582. "Que los almojarifes de Sevilla envíen a los oficiales de los puertos testimonios de las mercaderías, que para ellos se cargaren, de que se hubieran pagado los derechos". ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: *Op. cit.*, pág. 219. DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio: "Los caminos de la plata americana". *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, LXII (1979) 248, Caracas, págs. 811-826: "... nadie duda del fraude en las flotas, pero la cuestión se encuentra en saber sus proporciones".

ciones cuando la premura del tiempo en la salida de la flota haga que el registro no pueda realizarse.

Y en 1607 el pago del almojarifazgo va a realizarse en metálico, en lugar de hacerlo como hasta entonces con productos aborígenes, como se hacía en algunos puertos, en principio por la escasez de circulante.⁽¹⁰⁾

Felipe III, ya en pleno siglo XVII, ordenó que los generales y almirantes de las flotas colaborasen en el registro de sus navíos y no entorpeciesen la labor de los oficiales reales en el cobro de este impuesto. Esta orden se debió a un incidente ocurrido en 1600 entre los oficiales reales y un general de la flota cuando ésta iba a ser registrada.

Las aduanas del almojarifazgo se encontraban en Sevilla y en Cádiz para las embarcaciones que salían de la Península. Durante unos pocos años Sevilla cobró los derechos de las mercancías que salieron de Cádiz. Cuando la Corona española absorbió la Corona portuguesa, durante diferentes etapas del dominio español en Portugal se cobró almojarifazgo en Lisboa en 1577-1579, 1593-1594 y en 1596, así como en Jerez de la Frontera y Villanueva del Portimán. Para el puerto que nos ocupamos, para Veracruz, este impuesto no se cobraba en el mismo puerto, sino que por una cédula de Felipe II de 21 de julio de 1570 estos derechos eran cobrados en la ciudad de México.⁽¹¹⁾

Los ingresos por almojarifazgo variaban de un año para otro, debido fundamentalmente a las fluctuaciones anuales del comercio. Durante el reinado de Felipe II el almojarifazgo cobrado se elevó a la cantidad de 89.600 a 96.500 pesos, cantidad que en su mayor parte se quedaba en América para sufragar los gastos administrativos y militares de la Colonia.⁽¹²⁾

La importancia del almojarifazgo radicaba en ser un impuesto sobre el valor de las mercancías que se declaraban. Esto nos permite establecer unas directrices generales del comercio novohispano, en este caso basándonos en la documentación existente sobre este impuesto en la Caja de Ve-

⁽¹⁰⁾ *Rec. de Indias*. Lib. VIII, tit. XV, leyes XXX, XXXI, XXXII, XXXIII y XXXV.

⁽¹¹⁾ *Rec. e Indias*. Lib. VIII, tit. XV, ley XXXVII. El monopolio del comercio indiano por unos pocos puertos hacía más económico el cobro del almojarifazgo.

⁽¹²⁾ HARING, Clarence *Op. cit.*, pág. 109.

racruz. Podemos establecer el valor aproximado de las importaciones y exportaciones por medio de un impuesto fijo que no variará en un largo período de tiempo, hasta finales del siglo XVIII no sufrirá este impuesto modificaciones sustanciales.

Los inconvenientes que podemos encontrar a la hora de utilizar la documentación sobre almojarifazgo radican en las exenciones que algunas mercancías puedan tener, como es el caso de las vituallas de flotas y armadas, el vino, etc.; pero los inconvenientes más importantes son el contrabando y el fraude, fundamentalmente este último; ambos no están todavía fijados, aunque parece ser que son cuantiosos si tenemos en cuenta las medidas que tomó la Corona para combatirlos.

El contrabando tenía como causa principal, como da a entender un memorial del siglo XVII⁽¹³⁾, la limitación del comercio colonial a unos pocos puertos privilegiados y la prohibición de comerciar para el resto.

La política mercantilista que España aplicó con respecto al comercio con sus colonias americanas originó toda una serie de situaciones de dependencia y, teniendo en cuenta la situación originada, aparecerán una serie de fenómenos económicos muy peculiares del comercio que España realizaba con ellas, como el fraude, el contrabando, el rescate o la piratería.

Para evitar el contrabando y la piratería y controlar las remesas de metales preciosos que arribasen hacia la Península, así como del comercio intercolonial en general, la Corona obligó a que todas las embarcaciones que hicieran la ruta transoceánica partieran juntas hacia América, de esta forma aparecen las flotas y las armadas, tan decisivas en el desarrollo comercial entre ambos continentes, y con un calendario fijado de antemano.

Esta medida prácticamente hizo desaparecer el tráfico libre de navíos a través de los mares, salvo los navíos de aviso o registro y otros con «permiso» de la Corona; por lo tanto, se prohíbe el poder comerciar libremente con cualquier puerto de España o de América. El comercio, no sólo

¹³: A.G.I. Indiferente General, leg. 615. Anónimo: *Advertimiento sobre los puertos de Buenos Aires y Acapulco*. 1620.

el comercio intercolonial, sino también el que se realizaba con España, mediante las flotas y armadas, quedó sujeto a un estricto control por parte de la Corona.⁽¹⁴⁾

Un fenómeno aparte es el fraude, amparado por los funcionarios reales destinados en América. Desde un virrey hasta el último contador de la caja más pobre antes se preocuparon de sus propias necesidades económicas que de su obligación para con el cumplimiento de la administración virreinal, colaborando en la labor de los contrabandistas por medio de sobornos o bien formando parte de ellos.⁽¹⁵⁾

La Corona elaboró una serie de normas para luchar contra la corrupción administrativa, los virreyes las conocían y no pudieron remediar la situación, quizá porque no tuvieran los medios suficientes para combatirla. La única excepción importante estuvo protagonizada por el marqués de Gelves, virrey de la Nueva España entre 1621 y 1624, quien intentó remediar la Real Hacienda novohispana y lo único que consiguió fue su derrocamiento como tal. Ningún otro alto cargo virreinal puso remedio a esta situación.

El marqués de Gelves acusó a varios funcionarios del fraude que estaban cometiendo y sobre todo a los mercaderes que lo auspiciaban⁽¹⁶⁾. Uno de estos funcionarios fue Pedro de Vergara Gabiria, oidor de la Audiencia de México e implicado en los sucesos de 1624 que desembocaron en la caída del virrey, que fue acusado de contrabando en 1624⁽¹⁷⁾. También a Martín Carrillo y Alderete, visitador general de 1625 a 1628 y encargado del juicio de residencia del marqués de Gelves, se le acusó de contrabando. Otro visitador general, Landeras de Velasco, que ejerció su cargo entre 1605 y 1609, dió cuenta de la gran corrupción y contrabando que encontró durante su visita al virreinato de Nueva España.

Una de las causas de este contrabando y de la corrup-

(14) FURTADO, Celso: *La economía latinoamericana desde la Conquista hasta la Revolución Cubana*. México, 1974. pág. 28.

(15) ISRAEL, Jonathan: *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670*. Pág. 127.

(16) *Idem*: *Op. cit.*, págs. 127-128.

(17) *Idem*: *Op. cit.*, pág. 128. A Pedro de Vergara Gabiria se le ordenó la inspección de la aduana de Veracruz en 1620-1621, entonces quedó asombrado por la unión de funcionarios y contrabandistas y, quizá por esto, en 1624 se le acusó de contrabando de mercancías por valor de cien mil pesos, en connivencia con el general de la flota.

ción de los funcionarios reales está en la venta de cargos, auspiciada por la necesidad de dinero de la Corona. Así el funcionario tendría que aprovecharse del favor para poder rentabilizar su cargo tras el desembolso que tendría que hacer para adquirir el cargo, esto iba acompañado por unos salarios mezquinos y que, junto con las restricciones al comercio de ciertos productos y el mantenimiento del monopolio peninsular que desde un principio se impusieron, fomentaron todo tipo de subterfugios para evitar el control de la Corona.

La delación se impuso como medio de lucha contra el fraude y el contrabando, recibiendo delatores y jueces una parte de lo confiscado y el resto pasaba a las arcas de la Corona, mientras que a los mercaderes incautados se les daba a cambio de los bienes confiscados juros. Entre 1523 y 1649 el valor de los productos incautados ascendió a más de ocho millones de pesos.⁽¹⁸⁾

Los encargados de la recaudación de este impuesto en las Cajas Reales eran los oficiales reales, en las grandes cajas éstos eran tres, un contador, un tesorero y un factor. En el caso de Veracruz éstos se reducían a dos, el tesorero y el contador, en raras ocasiones había un factor. Su actuación era colegiada y su responsabilidad era solidaria ante el tribunal de cuentas que dependieran, para nuestro caso el Tribunal de Cuentas de México.

El almojarifazgo, como ya hemos dicho anteriormente, es un impuesto sobre el valor total de determinadas mercancías, tanto coloniales como peninsulares, que se cobraba una parte en el puerto de salida y otra en el de arribada de las embarcaciones, y se cobraban diferentes tasas según su procedencia americana o peninsular. A las flotas que arribaban al puerto de Veracruz procedentes de España se cobraba el 10%, sin tener en cuenta lo que ya habían pagado en Sevilla, y un 2,5% a las flotas que salían de este puerto con destino peninsular. Respecto del comercio propiamente americano, a las embarcaciones que entraban en el puerto provenientes de las colonias se cobraba el 5% del valor de las mercancías y el 2,5% para la salida.

⁽¹⁸⁾ SILVA HERZOG, Jesús: "El comercio americano de México durante la época colonial", *Cuadernos americanos*, XXVI(153)1967, pág. 139.

Si tan sólo nos basamos en este hecho y dejamos a un lado tanto el fraude como el contrabando y las mercancías que estaban exentas del pago de este impuesto, podemos establecer unas bases fiables que expliquen el comercio de Veracruz y el modelo comercial novohispano.

La recaudación del Almojarifazgo en Veracruz

Durante el periodo comprendido entre el 1.^o de enero de 1600 hasta el 3 de septiembre de 1622 se recaudaron en la Real Caja de Veracruz un total de 2.882.945 pesos de oro común, que supusieron una media de 125.345 pesos anuales, el 13% de lo recaudado⁽¹⁹⁾. Esta cantidad nos muestra la importancia que tuvo el comercio de Veracruz dentro del comercio interoceánico. Si desglosamos esta cifra a lo cobrado por entradas y salidas, veremos que las primeras supusieron 2.650.607 pesos, el 92% de lo recaudado en esta Caja, mientras que lo cobrado por las segundas ascendió a 232.338 pesos, el 8% de lo recaudado durante el mismo periodo y Caja. Estos datos nos dan a entender que las importaciones —entiéndase aquí como entradas— van a ser superiores a las exportaciones —entiéndase aquí como salidas—.

Si tenemos en cuenta la procedencia de las mercancías, el tráfico con la metrópoli acapara la mayor parte de lo recaudado por este concepto 2.728.848 pesos, el 94,65% del total cobrado. Las flotas que arribaron al puerto de Veracruz pagaron 2.522.489 pesos y las que salieron hacia la Península tan sólo pagaron de derechos 203.204 pesos, un 87,5% y un 7% respectivamente mientras que el resto, 3.155 pesos, fueron recaudados de los navíos de aviso y de permiso.

El tráfico de cabotaje o intercontinental tan sólo supuso el 5,35% de lo recaudado, 157.252 pesos. De las arribadas de embarcaciones americanas al puerto de Veracruz, se recaudaron 103.890 pesos, el 3,6% de lo cobrado por almojarifazgo, y por las salidas se recaudaron 28.338 pesos, el 1%.

Si analizamos estos datos pormenorizadamente, veremos cómo durante el quinquenio 1600-1605 la recaudación del almojarifazgo y, por lo tanto, el valor total de las mercancías

⁽¹⁹⁾ A.G.I. Contaduría, 882 y 883. Audiencia de México, 351 y 352.

que se comerciaron en el puerto de Veracruz, será la más alta que aparezca dentro del período que estamos analizando. Tras estos años de alza en la recaudación de este impuesto, se nos presenta un corto intervalo de crisis, coincidente con la bancarrota de 1607 en España, año de menor recaudación para la Caja que estudiamos, para que acto seguido en 1608 se alcance el valor máximo del período y más tarde sumirse en un descenso recaudatorio que enlazará con la «crisis general» de los años treinta del siglo XVII.

I.—Derechos de almojarifazgo recaudados por la Caja Real de Veracruz y valor total de las mercancías, calculado según este impuesto, desde el 1.º de enero de 1600 hasta el 3 de septiembre de 1622

	<i>Almojarifazgo</i>	<i>Mercancías</i>
1600	189.880	2.396.740
1601	133.422	1.867.180
1602	174.013	2.146.230
1603	121.793	1.677.480
1604	224.537	2.689.280
1605	253.885	2.788.820
1606	79.473	963.470
1607	23.487	712.880
1608	308.707	3.365.960
1609	169.875	1.951.920
1610	55.916	787.650
1611	90.628	1.210.630
1612	92.156	1.231.480
1613	116.844	1.542.480
1614	119.859	1.505.060
1615	139.056	1.768.790
1616	62.216	843.780
1617	73.912	1.003.970
1618	86.093	1.190.610
1619	132.212	1.735.980
1620	111.558	1.531.020
1621	104.056	1.446.400
1622	19.367	722.960
<i>Total</i>	<i>2.882.945</i>	<i>37.080.770</i>

La decadencia en el cobro de este impuesto puede verse de una forma muy significativa en la recaudación procedente de las importaciones del comercio colonial; los máximos en ésta aparecerán en los dos primeros años y a partir de aquí comenzará un descenso gradual y generalizado, exceptuando tan sólo el año 1608, que como ya hemos visto se caracteriza por un gran incremento en la recaudación.

Al hablar de la recaudación del almojarifazgo en las flotas que hacían el viaje con la Península hay que tener en cuenta su irregularidad, esta irregularidad se manifiesta en los altibajos que se producen en la recaudación del impuesto como también en el tráfico y en el mercado. Hay que destacar dentro de este aspecto la espectacular recaudación producida en los cuatro últimos años del periodo que estamos estudiando, 1619-1622, procedente de lo cobrado por las salidas de las flotas del puerto de Veracruz. Sin tener en cuenta las remesas de metales preciosos hacia la Península, se va a producir un cambio importante en el comercio realizado entre España y América, especialmente en el realizado por el puerto de Veracruz, por la saturación del mercado novohispano de productos autóctonos americanos, como el palo de tinte o la cochinilla, fundamentalmente. Los grandes obrajes novohispanos de Puebla y México suplirán en gran parte a los paños provenientes de España, no por su calidad pero sí por su precio. Los vinos peruanos harán la competencia a los vinos españoles, especialmente a los procedentes de Sevilla y de las islas Canarias, hasta que fue prohibido su comercio por la Corona ante las presiones de los mercaderes sevillanos⁽²⁰⁾.

El valor de las mercancías comerciadas

El valor total de las mercancías que pasaron por el puerto de Veracruz en cualquiera de sus dos facetas, entradas-importación o salidas-exportación, ascendió a un monto de 37.080.770 pesos durante este periodo de veintitrés años que estamos analizando, la media anual será de 1.612.207,4 pesos, de esta primera cantidad el 90% procede del comer-

⁽²⁰⁾ HARING, Clarence: *Op. Cit.*

cio realizado con la Península, mientras que el 10% restante provendría del comercio intercolonial; es decir, el valor de las mercancías comerciadas entre las colonias ascendió a 3.080.750 pesos

Durante los seis primeros años de este periodo se va a negociar el 36,6% de las mercancías, 13.565.730 pesos, serán los años de mayor actividad comercial del puerto veracruzano, añadiendo a estos el año de 1608 que será el de máximo valor comercial, 3.365.960 pesos, y nunca más volverán a alcanzar estos índices durante este período.

Distribución quinquenal de las mercancías comerciadas por el puerto de Veracruz

	PESOS	%
1600-1604	10.776.910	29,06
1605-1609	9.783.050	26,38
1610-1614	6.277.300	16,92
1515-1619	6.543.130	17,64
1620-1622	3.700.380	9,97
<i>Total</i>	<i>37.080.770</i>	<i>100,00</i>

La distribución quinquenal del valor de las mercancías, al margen de lo dicho para los seis primeros años de este periodo, nos muestra un importante descenso en el comercio del puerto de Veracruz que enlazará con la «crisis general» del siglo XVII novohispana. Sin embargo encontramos una leve recuperación en el quinquenio 1615-1619, aunque sin importancia si lo cotejamos con el anterior quinquenio, sólo supone un uno por ciento del valor de las mercancías que entraron en este puerto. Esta ligera elevación de las mercancías comerciadas no supone un relanzamiento del comercio veracruzano, por el contrario, volverá a disminuir drásticamente durante el siguiente trienio.⁽²¹⁾

⁽²¹⁾ Calculando la media de estos tres años, se puede conocer lo que pudo constituir el quinto quinquenio.

II.—Distribución anual de las importaciones y de las exportaciones del puerto de Veracruz desde 1.º de enero de 1600 hasta 3 de septiembre de 1622 (en pesos de oro común)

	<i>Importaciones</i>	<i>Exportaciones</i>	<i>Total</i>
1600	1.726.900	569.840	2.396.740
1601	1.252.460	614.720	1.867.180
1602	1.687.670	458.460	2.146.230
1603	1.173.600	503.880	1.677.480
1604	2.195.280	494.000	2.689.280
1605	2.549.820	239.000	2.788.820
1606	822.590	140.880	963.470
1607	167.360	545.530	712.880
1608	3.117.040	248.920	3.365.960
1609	1.693.640	258.280	1.951.920
1610	552.250	235.400	787.650
1611	897.830	312.800	1.210.630
1612	873.120	358.360	1.231.480
1613	1.115.160	427.320	1.542.480
1614	1.170.900	334.160	1.505.060
1615	1.329.150	439.640	1.768.790
1616	586.020	257.760	843.780
1617	691.450	312.520	1.003.970
1618	793.970	396.640	1.190.610
1619	1.225.220	510.760	1.735.980
1620	1.034.620	496.400	1.531.020
1621	979.480	466.920	1.466.400
1622	51.720	671.240	722.960
<i>Total</i>	<i>27.787.250</i>	<i>9.293.520</i>	<i>37.080.770</i>

La balanza comercial del puerto de Veracruz

Como ya hemos dicho anteriormente, el valor total de las mercancías que se negociaron en el puerto de Veracruz durante este periodo ascendió a 37.080.770 pesos, si nos atenemos a esta cantidad y de ella distinguimos entre lo que pertenece a las importaciones y a las exportaciones, 27.787.250 pesos corresponderían a las primeras, que supondrían el 74,93% de las mercancías comerciadas, y 9.293.520 pesos a las segundas, el 25,07%, la diferencia entre ambas sería de 18.493.730 pesos, importante desnivel en la balanza comercial veracruzana que se verá compensa-

da con el envío de metales preciosos y de numerario de los que Nueva España era gran productor y que, tanto la Península como el resto de las colonias, tenían necesidad. Esta superioridad de las importaciones se debe a la preponderancia del comercio con España, que acapara el 90,94% de las importaciones con 25.272.070 pesos en mercancías, principalmente manufacturadas; mientras que el resto, 2.515.180 pesos, corresponderían al comercio intercolonial. En lo referente a las exportaciones de Veracruz también será la Península el principal receptor de los productos americanos,

III.—*Derechos de almojarifazgo y valor de las mercancías provenientes del comercio con España desde 1º de enero de 1600 hasta 3 de septiembre de 1622 (en pesos de oro común)*

a) Almojarifazgo

Años	Flotas		Fuera de flotas		Canarias	Total
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	
1600	168.578	11.583		3		180.164
1601	110.862	12.935			916	124.713
1602	156.331	9.068	63	16		165.478
1603	101.032	10.959	217	5		112.213
1604	204.846	10.652	556	9		216.063
1605	240.838	4.458	4	15		245.315
1606	69.643	2.349	184	15		72.191
1607	2.962	12.426	166			15.554
1608	293.264	4.575		18		297.857
1609	157.472	5.533		30		163.035
1610	44.837	5.095		15		49.947
1611	75.833	6.608		90		82.531
1612	79.082	7.456		250		86.788
1613	100.086	9.693	10	54	15	110.573
1614	105.920	7.309		50		113.279
1615	123.215	10.352		22		133.589
1616	52.942	5.820		14		58.776
1617	63.053	7.165	8	31		70.257
1618	72.957	9.235		33		82.225
1619	116.364	12.177		64	25	128.630
1620	94.834	11.464		12	195	106.505
1621	86.818	10.665		11		97.494
1622		15.627		39		15.666
Total	2.522.489	203.204	1.208	796	1.151	2.728.848

8.160.370 pesos o el 87,80% del valor total de las mercancías exportadas; por el contrario, las exportaciones que se hicieron hacia el resto de las colonias tan sólo se elevaron a un monto de 1.133.150 pesos.

Un examen detenido de las importaciones nos dejaría ver que durante los seis primeros años se va a producir el movimiento más importante de entrada de mercancías en el puerto de Veracruz y primeramente se producirá de 1600 a 1602 el movimiento de mercancías más elevado, para que en el año 1603 desciendan éstas en casi medio millón de pesos y volver a subir en 1604 y 1605 por encima de los dos millones de pesos y dos millones y medio en 1605. La causa principal de esta elevación puede verse en el aumento del

a) Mercancías

Años	Flotas		Fuera de flotas		Canarias	Total
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	
1600	1.685.780	463.320		120		2.049.220
1601	1.108.620	517.400			18.320	1.644.340
1602	1.563.310	362.720	1.260	640		1.927.930
1603	1.010.320	438.360	4.340	200		1.453.220
1604	2.048.460	426.080	11.120	360		2.485.930
1605	2.408.380	178.320	80	600		2.587.380
1606	696.430	93.960	3.680	600		794.670
1607	29.620	497.040	3.320			529.980
1608	2.932.640	183.000		720		3.116.360
1609	1.574.720	221.320		1.200		1.797.240
1610	448.370	203.800		600		652.770
1611	758.330	264.320		3.600		1.026.250
1612	790.820	298.240		10.000		1.099.060
1613	1.008.060	387.720	200	2.160	300	1.398.440
1614	1.059.200	292.360		2.000		1.353.560
1615	1.232.150	414.080		880		1.647.110
1616	529.420	232.800		560		762.780
1617	630.530	286.600	160	1.240		918.530
1618	729.570	369.400		1.320		1.100.290
1619	1.163.640	487.080		2.560	500	1.653.780
1620	948.340	458.560		480	3.900	1.411.280
1621	868.180	426.600		440		1.295.220
1622		625.080		1.560		626.640
Total	25.224.890	8.128.860	24.160	31.840	23.020	33.432.770

comercio España-América. A partir de 1606 el valor de las mercancías que se comerciaron por el puerto de Veracruz disminuye de una forma brusca y continua, salvo en 1608 y 1609; debido a la bancarrota de 1607 se produce una importación masiva de productos peninsulares y se alcanzan los tres millones de pesos en 1608 al llegar la flota de España excesivamente inflada de productos para remediar la escasez del año anterior. Después de esta elevación las importaciones vuelven a disminuir considerablemente. La media anual de importaciones se eleva a 1.208.141,3 pesos.

*Distribución quinquenal de las
importaciones del puerto
de Veracruz*

<i>Años</i>	<i>Importaciones</i>
1600-1604	8.135.910 pesos
1605-1609	8.350.450 pesos
1610-1614	4.609.260 pesos
1615-1619	4.625.810 pesos
1620-1622	2.065.820 pesos
<i>Total</i>	<i>27.787.250 pesos</i>

Si tenemos en cuenta la distribución quinquenal de las importaciones del puerto de Veracruz durante este período, en los dos primeros quinquenios se va a importar el 59,33% de las mercancías por un valor de 16.486.360 pesos y, dentro de estos dos quinquenios, el segundo (1605-1609) es el más importante en cuanto a mercancías comerciadas. Los siguientes quinquenios conllevan una disminución del comercio de importación, del segundo quinquenio al tercero (1610-1614) la disminución es significativa, casi cuatro millones de pesos, con un ligero aumento de 24.550 pesos en el cuarto quinquenio (1615-1619) con respecto al anterior. Los tres años finales del período representan una disminución ficticia de las importaciones, si calculamos la media anual veremos que ésta no es tan significativa como en un principio puede verse, se alcanzan los 3.443.033 pesos.

La procedencia de las importaciones, de una forma general, ya dijimos que en su mayor parte provenían de la Península, a través de las flotas, mientras que el resto llegaban

de las colonias americanas, fundamentalmente de Nueva España, el 90,94 y el 9,06% de las mercancías respectivamente. El descenso de ambas es gradual e importante, entre el primer quinquenio (1600-1604) y el cuarto (1615-1619) hay una disminución de las importaciones de un 50% para ambas procedencias. La evolución tanto del comercio entre Veracruz y la Península como del realizado entre Veracruz y las colonias americanas es paralela en casi todos sus aspectos.

Distribución quinquenal de las importaciones segun su procedencia

<i>Años</i>	<i>España</i>	<i>América</i>	<i>Total</i>
1600-1604	7 451.530	684.380	8 135.910
1605-1609	7 648.870	701.580	8.350.450
1610-1614	4.065.280	543.980	4.609.260
1615-1619	4 285.970	339.840	4.635.810
1620-1622	1 820.420	245.400	2 065.820
<i>Total</i>	<i>25.272.070</i>	<i>2.515.180</i>	<i>27.787.250</i>

Las exportaciones realizadas por el puerto de Veracruz van a seguir una línea diferente de las importaciones, si éstas van a sufrir una disminución gradual e importante durante este período, las exportaciones, a pesar de una disminución inicial, se van a caracterizar por un progresivo aumento a partir de los años 1607-1608. A semejanza de las importaciones, durante los cinco primeros años hay una elevación paulatina de las exportaciones para luego caer en 1605. En el año 1607 las exportaciones se cuadruplican, a la inversa de lo que sucede con las importaciones, con relación al año anterior, de 140.880 pesos para el año 1606 se pasa a los 545.520 del año 1607, que representa el tercer año más importante en cuanto a mercancías negociadas tras los años 1601 y 1622, con 614.460 y 671.240 pesos respectivamente. El año 1607 también representa el primer y único año en que las exportaciones superan a las importaciones, 545.520 pesos y 167.360 respectivamente, por lo que la balanza comercial de Veracruz será por una vez positiva en 378.160

pesos. Hay que tener en cuenta, para el año 1622, que la flota todavía no había llegado a Veracruz, por lo cual este año está inconcluso. La media anual de las exportaciones se sitúa en los 404.066 pesos.

*Distribución quinquenal de
las exportaciones realizadas
por el puerto de Veracruz*

<i>Años</i>	<i>Exportaciones</i>
1600-1604	2.641.000
1605-1609	1.432.600
1610-1614	1.668.040
1615-1619	1.917.320
1620-1622	1.634.560
<i>Total</i>	<i>9.293.520</i>

La elevación en las exportaciones realizadas por el puerto de Veracruz puede verse en su distribución quinquenal.

De esta manera, el 28,41% de las exportaciones veracruzanas se realizaron durante el primer quinquenio (1600-1604) por un total de 2.641.000 pesos de mercancías que representa el mayor periodo de exportación y que jamás será igualado. En el siguiente quinquenio (1605-1609) las exportaciones se reducirán hasta casi la mitad de lo exportado en el periodo anterior, disminuyen hasta alcanzar la cifra de 1.432.600 pesos, el 15,41% del total exportado por el puerto de Veracruz. Es a partir del tercer quinquenio (1610-1614) cuando el ritmo de las exportaciones da un giro importante y comienza una gradual elevación, ésta será de un 2,53% sobre el quinquenio anterior, alcanzándose un total de 1.668.040 pesos, que supone el 17,94% del total de exportaciones del puerto de Veracruz. Esta elevación de las exportaciones veracruzanas continuará en el siguiente quinquenio (1615-1619) de una forma significativa, se supera el 20% de las exportaciones de este puerto por un total de mercancías exportadas de 1.917.320 pesos, lo que supone un 2,68% de aumento con respecto al quinquenio anterior y un 5,21% sobre el segundo quinquenio (1605-1609). Por último, el trienio 1620-1622, aunque no llegue a completar un quinquenio,

IV.—Derechos de almojarifazgo y valor de las mercancías provenientes del mercado intercolonial, desde 1.º de enero de 1600 hasta 3 de septiembre de 1622 (en pesos de oro común)

a) Valor de las mercancías por zonas

	<i>Costa Novohispana</i>		<i>Islas del Caribe + Florida</i>		<i>Costa de Tierra Firme</i>		<i>T O T A L</i>	
	<i>Entrada</i>	<i>Salida</i>	<i>Entrada</i>	<i>Salida</i>	<i>Entrada</i>	<i>Salida</i>	<i>Entrada</i>	<i>Salida</i>
1600	53.500	17.520	2.200	13.480	360	19.080	56.060	50.080
1601	38.840	19.000		22.040	1.860		40.700	41.040
1602	52.200	19.320	660	8.120	340	2.360	53.200	29.800
1603	146.060	17.800	4.460	24.240	8.420	23.280	158.940	65.320
1604	118.940	26.600	10.980	32.120	5.600	8.840	135.520	67.560
1605	134.140	20.600	4.240	34.520	2.900	4.960	141.280	60.080
1606	112.020	13.160	7.300	20.880	3.160	2.080	122.480	26.120
1607	55.640	6.760	3.080	2.040	60		58.780	8.800
1608	139.580	20.440	36.720	37.520	7.680	7.240	183.980	65.200
1609	113.560	9.160	3.820	25.880	1.000	720	118.380	37.560
1610	92.440	10.760	5.280	19.480	4.820	760	102.540	31.000
1611	126.020	19.769	9.960	20.760	3.260	4.360	130.240	44.880
1612	68.840	10.640	9.300	36.320	3.860	3.160	82.000	50.120
1613	92.500	15.260	3.960	20.920		1.160	96.460	37.440
1614	105.280	6.400	4.800	22.000	1.240	11.440	111.320	39.480
1615	96.940	8.600	60	11.560		4.480	97.000	24.640
1616	53.340	6.120	400	16.960		1.320	53.740	24.400
1617	57.340	3.440	200	11.560	60	9.680	57.600	24.680
1618	64.320	9.920		14.120	80	1.880	64.400	25.920
1619	59.530	8.280	1.460	12.040		880	60.990	21.120
1620	80.560	9.800	1.660	25.480		1.440	82.220	36.720
1621	105.920	7.040	2.880	23.560	1.860	8.600	110.660	39.000
1622	38.800	3.760	5.640	33.040	6.860	5.640	51.300	42.440
<i>Total</i>	<i>2.006.310</i>	<i>290.240</i>	<i>119.060</i>	<i>488.440</i>	<i>53.420</i>	<i>123.280</i>	<i>2.178.790</i>	<i>901.960</i>

b) Costa Novohispana

	CAMPECHE				TABASCO				COATZACOALCO				TUXPAN-TAMIAHUA				TAMPICO				TOTAL		
	Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida		A	M	
	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M					
1600	1.972	39.440	390	15.600	683	13.660	48	1.920	17	340							3	60			3.113	71.020	
1601	1.942	38.840	358	14.320			88	3.250							27	1.080			2	80	2.417	57.840	
1602	2.014	40.280	443	17.720	596	11.920	40	1.600													3.093	71.520	
1603	5.926	118.520	348	13.920	1.352	27.040	79	3.160	6	120	18	720	15	300			4	80			7.748	163.860	
1604	4.933	98.660	468	18.720	1.010	20.200	177	7.080			9	360			11	440	4	80			6.612	145.540	
1605	4.841	96.820	435	17.400	1.769	35.380	73	2.920	97	1.940	7	280									7.222	154.740	
1606	4.700	94.000	177	7.080	901	18.020	152	6.080													5.930	125.180	
1607	2.627	52.540			155	3.100	169	6.780													2.951	62.400	
1608	4.691	93.820	457	18.280	2.075	41.500	48	1.920	218	4.260	6	240									7.495	160.020	
1609	4.764	95.280	183	7.320	910	18.200	46	1.840	4	80											5.907	122.720	
1610	2.680	53.360	232	9.280	1.954	39.080	37	1.480													4.903	103.200	
1611	3.913	78.260	426	17.040	2.388	47.760	68	2.720													6.795	145.780	
1612	2.512	50.240	206	8.240	871	17.420	52	2.080	59	1.180	8	320									3.708	79.480	
1613	4.264	85.280	348	13.920	361	7.220	36	1.440													5.009	107.860	
1614	3.279	65.580	127	5.080	1.985	39.700	32	1.280										1	40			5.424	111.680
1615	3.167	63.340	155	6.200	1.680	33.600	60	2.400													5.062	105.540	
1616	2.360	47.200	132	5.280	307	6.140	21	840													2.820	59.460	
1617	1.848	36.960	34	1.360	1.019	20.380	52	2.080													2.953	60.780	
1618	1.476	29.520	198	7.920	1.740	34.800	50	2.000													3.464	74.240	
1619	1.854	37.080	187	7.480	1.127	22.450	20	800													3.188	67.810	
1620	2.696	53.920	215	8.600	1.332	26.640	30	1.200													4.273	90.360	
1621	3.098	61.960	133	5.320	2.198	43.960	43	1.720													5.472	112.960	
1622	1.353	27.060	94	3.760	587	11.740															2.034	42.560	
Total	72.909	1.457.960	5.746	229.840	27.000	539.910	1.421	56.840	401	7.920	48	1.920	15	300	38	1.520	11	220	3	120	107.592	2.296.550	

A = ALMOJARIFAZGO

M = MERCANCIAS

c) Islas del Caribe + Florida

	H A B A N A				S A N T O D O M I N G O				P U E R T O R I C O				F L O R I D A				J A M A I C A		T O T A L	
	Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada		Salida		Entrada			
	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M
1600	50	2.000	330	13.200									10	200	7	280			397	15.680
1601			551	22.040															551	22.040
1602	33	660	203	8.120															236	8.780
1603	112	2.240	380	15.200	111	2.220					147	5.880			79	3.160			829	28.700
1604	528	10.560	591	23.640			160	6.400			52	2.080	21	420					1.352	43.100
1605	200	4.000	779	31.160	2	40	16	640			18	720			50	2.000	10	200	1.075	38.760
1606	231	4.620	337	13.480	124	2.480	93	3.720	10	200	79	3.160			13	520			887	29.180
1607	154	3.080	51	2.040															205	5.120
1608	1.579	31.580	899	35.960	198	3.960	31	1.240	15	300	8	320	44	880					2.774	74.240
1609	76	1.520	625	25.000	92	1.840	18	720	18	360	2	80	5	100	2	80			838	29.700
1610	66	1.320	400	16.000	170	3.400	21	840	28	560	52	2.080			14	2.080			751	24.760
1611	289	5.780	485	19.400	169	3.380	24	960	40	800	10	400							1.017	30.720
1612	339	6.780	858	34.320	94	1.880	6	240	22	440	44	1.760					10	200	1.373	45.620
1613	198	3.960	493	19.720							25	1.000			5	200			721	24.880
1614	121	2.420	542	21.680	70	1.400			41	820	8	320					8	160	790	26.880
1615	3	60	244	9.760			3	120			20	800			19	760			292	11.620
1616	20	400	385	15.400			29	1.160			10	400							444	17.360
1617			275	11.000	10	200	4	160			10	400							299	11.760
1618			353	14.120															353	14.120
1619	32	640	278	11.120	21	420	15	600			8	320					20	400	373	13.500
1620	37	740	629	25.160	46	920	2	80			6	240							720	27.140
1621	119	2.380	517	20.680			16	640	15	300	51	2.040							728	26.240
1622	259	5.380	790	31.600	13	260	21	840			15	600							1.108	38.680
Total	4.456	90.120	10.995	439.800	1.120	22.400	459	18.360	189	3.780	565	22.720	90	1.800	139	5.560	45	960	18.114	607.500

A = ALMOJARIFAZGO
M = MERCANCIAS

d) Costa de Tierra Firme

	CARTAGENA				CUMANA		CARACAS		MARACAIBO		MARGARITA		TOTAL	
	Entrada		Salida		Entrada		Entrada		Salida		Salida		A	M
	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M		
1600	18	360	477	19.080									495	19.440
1601	93	1.860											93	1.860
1602	17	340	59	2.360									76	2.700
1603	421	8.420	582	23.280									1.003	31.700
1604	280	5.600	221	8.840									501	14.440
1605	145	2.900	124	4.960									269	7.860
1606	158	3.160	52	2.080									210	5.240
1607	3	60											3	60
1608	384	7.680	181	7.240									565	14.920
1609	50	1.000	18	720									68	1.720
1610	163	3.260			78	1.560					19	760	263	5.580
1611	38	760	109	4.360	125	2.500							272	7.620
1612	67	1.340	79	3.160	53	1.060	73	1.460					272	7.020
1613			29	1.160									29	1.160
1614	62	1.240	286	11.440									348	12.680
1615			101	4.040					8	320	3	120	112	4.480
1616			33	1.320									33	1.320
1617	3	60	242	9.680									245	9.740
1618	4	80	47	1.880									51	1.960
1619			20	800									20	800
1620			26	1.440									26	1.440
1621	93	1.860	215	8.600									308	10.460
1622	222	4.440	141	5.640			121	2.420					484	12.500
Total ...	2.221	44.420	3.042	122.080	256	5.120	194	3.880	8	320	22	880	5.743	176.700

A = ALMOJARIFAZGO

M = MERCANCIAS

supone una importante elevación en lo exportado con relación a periodos anteriores; en este trienio se alcanza un total de 1.634.560 pesos de mercancías exportadas, que suponen el 17,58% de lo exportado, si este ritmo continuase en los dos años posteriores, las exportaciones veracruzanas superarían durante este período a las realizadas durante el primer quinquenio, de mayor índice de exportación.

Las causas que explican este aumento de las exportaciones deben buscarse en la elevación del comercio intercontinental con la Península, al ser mayor el volumen de mercancías «americanas» negociadas.

Distribución quinquenal de las exportaciones según su procedencia

Años	España	América	Total
1600-1604	2.209.200	431.800	2.641.000
1605-1609	1.176.760	255.840	1.432.600
1610-1614	1.464.800	203.240	1.668.040
1615-1619	1.796.520	120.800	1.917.320
1620-1622	1.512.720	121.840	1.634.560
<i>Total</i>	<i>8.160.000</i>	<i>1.133.520</i>	<i>9.293.520</i>

La estratificación quinquenal de las exportaciones según la procedencia de las mercancías, como puede verse en la tabla anterior, nos muestra la crisis de las exportaciones veracruzanas hacia las colonias americanas y como, tras un importante receso, las exportaciones hacia la Península aumentan gradualmente. La importancia que tienen las flotas dentro del comercio exportador veracruzano es del 87,80% y 8.160.000 pesos en mercancías exportadas; por el contrario, las exportaciones que se realizaron hacia el resto de las colonias americanas tan sólo supusieron el 12,20% y 1.133.520 pesos de valor. A destacar de las exportaciones veracruzanas hacia las colonias americanas el hecho de que el 38,09% de éstas sólo se negociasen durante el quinquenio 1600-1604 y también se va a producir una leve elevación de las exportaciones de este comercio en el trienio que cierra el período que estudiamos que, aunque represente solamente el 10,74% de las exportaciones realizadas por este

puerto, con respecto al quinquenio anterior éstas se recuperan en un 0,09%, dato significativo al ser un período reducido y que incluso puede mostrar una posible recuperación del comercio realizado entre Veracruz y el resto de las colonias americanas.

Los Mercados

En este apartado hemos diferenciado el comercio realizado por el puerto de Veracruz en dos grandes zonas de exportación e importación de mercancías, España y América; ambas zonas son de características comerciales opuestas, mientras que el comercio con la primera será de importación de productos manufacturados a cambio de plata y productos coloniales sin apenas elaboración, el segundo se va a caracterizar por ser un comercio eminentemente de productos coloniales hacia Veracruz y exportación de productos manufacturados de origen metropolitano o novohispano. También hay que tener en cuenta las distancias entre los diferentes puertos a la hora de clasificar el comercio realizado a través del puerto de Veracruz y éstas han hecho una diferenciación para las colonias americanas en tres grandes zonas: la costa novohispana, las islas del Caribe (más Florida) y la costa de Tierra Firme; atendiendo a la duración del viaje se trataría de trayectos de corta, media y larga duración, sin tener en cuenta las dificultades meteorológicas, aunque los trayectos de más larga duración fueron los que se realizaron con la Península.

Hay que hacer mención, antes de empezar a hablar de los diferentes grupos en que hemos dividido la geografía comercial de Veracruz, de las innumerables mercancías que no hemos podido averiguar su origen o destino por no dar a conocer la documentación este dato. Este problema sólo ha aparecido en la documentación concerniente al comercio intercolonial, y el volumen total de mercancías de las que no conocemos su origen o su destino se eleva al 15,4% del total de mercancías negociadas por el puerto de Veracruz con las colonias americanas por un valor de 562.000 pesos.

a) *España*

Como ya hemos dicho, la importancia del comercio del puerto de Veracruz con la Península radicaba en el comercio de las flotas, aunque sin olvidarnos de un reducido comercio fuera de ellas sin ninguna importancia, a pesar de que esta diferenciación es la que mantengo dentro de este comercio para una más racional interpretación. Moviéndonos entre las cifras que nos facilita la documentación de almojarifazgo, hemos establecido un valor global de las mercancías de 33.432.770 pesos, el 90,17% de todo el comercio de Veracruz durante este periodo, de esta cantidad hay que desglosar las cifras que corresponden a lo comerciado en las flotas, fuera de ellas y con Canarias, también fuera de flotas.

El valor de las mercancías que se negociaron a través de las flotas que pasaron por el puerto de Veracruz se elevó a 33.353.750 pesos, que viene a representar el 99,76% de este comercio y el 89,94% de todo el comercio de este puerto; de esta cantidad el 75,62% representa lo recibido de la Península, 25.224.890 pesos, mientras que el 24,38% restante, 8.128.860 pesos, fue lo enviado desde este puerto hacia la metrópoli. Si la distribución anual de las mercancías de este comercio muestra una irregularidad, la distribución quinquenal, por el contrario, nos muestra una evolución del valor de las mercancías más racional:

Distribución quinquenal de las mercancías que se comerciaron a través de las flotas

<i>Años</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Exportaciones</i>	<i>TOTAL</i>
1600-1604	7.416.490	2.207.880	9.624.370
1605-1609	7.641.790	1.173.640	8.815.430
1610-1614	4.064.780	1.446.440	5.511.220
1615-1619	4.285.310	1.789.960	6.075.270
1620-1622	1.816.520	1.510.240	3.326.760
<i>Total</i>	<i>25.224.890</i>	<i>8.128.860</i>	<i>33.353.750</i>

Como puede apreciarse en la tabla anterior, el valor de las mercancías va disminuyendo progresivamente hasta 1615-1619, en este quinquenio se produce una elevación de las mercancías que pasaron por el puerto de Veracruz supe-

rior a los 500.000 pesos, situación que no se repite para el siguiente trienio. Durante los diez primeros años de este período que analizamos se van a negociar el 55,29% de las mercancías, lo que nos podría indicar el posterior desarrollo del comercio entre ambos continentes hacia la crisis del siglo XVII. La evolución de las importaciones y exportaciones de este comercio de flotas son totalmente diferentes, pues mientras las importaciones evolucionan primero con un aumento para luego disminuir a partir de 1610, las exportaciones sufren un primer momento de descenso drástico, casi un 50%, y a partir de 1610 aumentar progresivamente. Siguiendo la pauta marcada por el comercio general de las flotas, las importaciones de 1600 a 1609 representan el 59,69% de las mercancías negociadas a través de las flotas. La media anual de importación va a ser de 1.096.734,4 pesos y la de exportación 353.428,7 pesos.

El comercio con España fuera de flotas está limitado a los navíos de aviso y de permiso, los primeros con la documentación oficial y los registros de los navíos, podían comerciar con sus destinos, pero el volumen de mercancías permitido por la Corona y por el tonelaje este comercio era insignificante; los segundos eran navíos con un permiso especial de la Corona para poder comerciar individualmente, fuera de las flotas que les dieran escolta, estos casos eran muy pocos. La poca importancia que tenía este comercio puede verse en los 56.000 pesos que se negociaron por este concepto, el 0,16%, de los que 24.160 pesos corresponden a las importaciones y 31.840 a las exportaciones, lo que supone un saldo favorable al puerto de Veracruz de 7.680 pesos, cantidad insignificante para nivelar los 17.096.030 pesos que son favorables a la Península. Las importaciones fueron muy irregulares, por lo menos eso nos muestra la documentación consultada, la mayor parte de ellas fue negociada entre 1602 y 1607, el 99,25%, por el contrario, las exportaciones son más constantes, caracterizadas por un aumento gradual de mercancías negociadas hasta 1612 y a partir de este año disminuir. Entre los años 1609 y 1615 van a negociarse el 61,43% de las exportaciones.

También hemos encontrado un reducido comercio entre Veracruz y las islas Canarias, dedicado en su totalidad al comercio de vinos, por un valor de 23.020 pesos en cuatro

años (1601, 1613, 1619 y 1620). Este movimiento de mercancías sólo tiene un sentido, de Canarias a Veracruz, no existe intercambio fuera de las flotas, salvo los navíos de aviso. Hay que destacar dentro de este comercio la similitud de las importaciones y exportaciones que se producen en el comercio con España fuera de flotas en un período de tiempo tan reducido debido a que los contactos son escasos.

b) América

Anteriormente hemos señalado la posible clasificación de los puertos que comerciaron con Veracruz según una zona geográfica, que a su vez se corresponde con la duración del viaje entre aquellos y el puerto novohispano, en Costa de Nueva España, Islas del Caribe con Florida y Costa de Tierra Firme. El menor o mayor comercio realizado con el puerto veracruzano por parte de estos puertos no ha influido a la hora de establecer esta clasificación, a pesar que estas zonas tienen un comercio diferente en cuanto a su intensidad y mercancías negociadas. Así, la costa de Nueva España, por supuesto la caribeña, ocupa el primer lugar en este comercio con el 63% de mercancías negociadas, seguida por las Islas del Caribe con el 16,7% y por la Costa de Tierra Firme con el 4,8%. De entre los navíos que arribaron o salieron de este puerto novohispano hay algunos que la documentación no especifica sus lugares de destino y para este período representan el 15,4% del comercio intercolonial.

Distribución del comercio intercolonial con Veracruz

	<i>Importación</i>	<i>Exportación</i>	<i>TOTAL</i>
Costa novohispana.	2.006.310	290.240	2.296.550
Islas del Caribe	119.060	488.440	607.500
Costa de T. Firme .	53.420	123.280	176.700
Otros	3.620		3.620
Desconocidos	330.040	231.960	562.000
<i>Total</i>	<i>2.512.450</i>	<i>1.133.920</i>	<i>3.646.370</i>

En lo referente a las importaciones y exportaciones hay que destacar dos cosas: la supremacía de las importaciones

procedentes de Nueva España a Veracruz, que acapara el 80% de ellas, y la importancia de las exportaciones del puerto de Veracruz hacia las islas del Caribe, especialmente a Cuba, que asciende al 43% de ellas. También hay que hacer constar dentro del comercio entre el puerto de Veracruz y la Costa de Tierra Firme y las Islas del Caribe, la supremacía de las exportaciones sobre las importaciones, al contrario de los que sucede con el comercio de la Costa de Nueva España, proporcionalmente sería el 70% frente al 30% para las primeras, el 81% frente al 19% para las segundas y el 13% frente al 87% de las últimas. Esto no quiere decir que la balanza comercial veracruzana sea favorable para este puerto, por el contrario la superioridad de las importaciones hace que esta balanza sea desfavorable en 1.378.530 pesos, cantidad que se verá compensada con la exportación de plata mexicana, bien en forma de numerario o como metal sin elaborar, de la que estaban muy necesitadas.

Nueva España. Dentro de esta denominación geográfica hemos englobado a los puertos de Campeche, Tabasco, Coatzacoalco, Tampico y Tuxpan-Tamiahua. La importancia de esta zona, como ya hemos expuesto, queda evidenciada en el 63% de las mercancías negociadas por el puerto de Veracruz dentro del comercio intercolonial, también acapara el 80% de las importaciones y el 25,6% de las exportaciones.

El principal puerto de esta zona, en cuanto al valor de las mercancías negociadas, es Campeche, que acapara el 72,6% de las importaciones y el 79% de las exportaciones de Veracruz, con un valor de las mercancías negociadas de 1.687.800 pesos. En orden de importancia le siguen los puertos de Tabasco, con el 27% de las importaciones y el 19,6% de las exportaciones, por un valor de 596.750 pesos; de Coatzacoalco⁽²²⁾, de Tampico y de Tuxpan-Tamiahua⁽²³⁾, con el 0,4% de las importaciones y el 1,4% de las exportaciones. Como puede verse, los dos puntales de este comercio de cabotaje son Campeche y Tabasco, ya que el resto puede considerarse un comercio aislado e insignificante. Tanto

⁽²²⁾ ALCEDO, Antonio de: *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América*. Tomo

II.

⁽²³⁾ Idem. *Op. cit.* Tomo IV.

Campeche como Tabasco van a realizar un comercio de importación hacia el puerto de Veracruz y ambos se van a caracterizar por un primer momento de desarrollo de su comercio, hasta 1614-1615, y de un segundo de decrepitud hasta el final del período que estudiamos, para las importaciones; las exportaciones siguen otro camino diferente, para Campeche el período 1600-1613 va a caracterizarse por el florecimiento y a partir de 1614 van a caer y reducirse en un 25%, para Tabasco éstas van a ser muy homogéneas, con una etapa de florecimiento, 1604-1607.

Caribe. El comercio de Veracruz con las islas del Caribe supone el 16,7% del realizado por este puerto con las Colonias, también supone el 5,5% de las importaciones y el 54,2% de las exportaciones de este comercio. Dentro de este grupo hemos incluido a los puertos de La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico⁽²⁴⁾, Florida y Jamaica.

El puerto más importante de este comercio es La Habana, que acapara el 75,7% de las importaciones y el 90% de las exportaciones por un valor de 529.920 pesos; tras él, y en orden de importancia, aparecen los puertos de Santo Domingo, con un 18,8% de las importaciones y un 3,7% de las exportaciones por un valor de 40.760 pesos; de Puerto Rico⁽²⁵⁾, con el 3,2% de las importaciones y el 4,6% de las exportaciones por un valor de 26.500 pesos; de Florida, con el 1,5% y el 1,5% por 9.360 pesos; y de Jamaica, con el 0,8% de las importaciones por un valor de 960 pesos. El comercio de Veracruz con La Habana, fundamentalmente de exportación, se basa en el comercio de las vituallas para las flotas y armadas que recalaban en este puerto en su viaje de vuelta a la Península, este será constante y elevado, sobre todo para los años 1605, 1608 y 1612. Con Santo Domingo y Puerto Rico, Veracruz no comercia hasta el año 1603, por lo menos de este año son los primeros contactos de los que tenemos noticia por la documentación del almorjafazgo, y será muy irregular en cuanto al valor de las mercancías, pero

⁽²⁴⁾ VILA VILAR, Enriqueta: *Historia de Puerto Rico (1600-1650)*. Sevilla, 1974, pág. 40. La duración de la travesía entre Puerto Rico y Veracruz era de 20 días en circunstancias normales.

⁽²⁵⁾ ALCEDO, Antonio de : *Op. Cit.*, Tomo III. Alcedo nos describe su puerto como el más seguro, grande y cómodo del Caribe, donde recalaban las flotas y galeones en su camino hacia Nueva España y Tierra Firme.

constante en cuanto a los contactos. Por último, el comercio de Veracruz con los puertos de Florida y Jamaica es muy irregular, sobre todo con este último, e inconstante. En general, el comercio entre este puerto novohispano y esta zona del Caribe se caracteriza por una exportación muy superior a la importación, un 80% frente a un 20%, aunque éste no sea floreciente.

Tierra Firme. El comercio que desde el puerto de Veracruz se realizó con esta zona supuso el 4,8% del comercio intercolonial veracruzano, el 2,4% de las importaciones y el 13,6% de las exportaciones por un valor de 176.700 pesos, caracterizado por ser más de exportación que de importación. Los puertos que he incluido dentro de esta denominación geográfica son los de Cartagena, Caracas, Cumaná y Maracaibo. El principal producto negociado es el cacao⁽²⁶⁾. También hay que incluir dentro de esta zona la isla de Margarita.

Cartagena es el puerto de Tierra Firme que domina este comercio, ya que supone el 94,2% del mismo, el 83,1% de las importaciones y el 99% de las exportaciones por un valor de las mercancías de 166.500 pesos; el resto, Cumaná y Caracas suponen el 9,6 y el 7,2% de las importaciones respectivamente, y Maracaibo y Margarita, el 0,2 y el 0,7% de las exportaciones respectivamente.

Africa. El comercio de Veracruz con Africa está basado fundamentalmente en el comercio de esclavos, aunque estaba permitido a los navíos negreros la introducción de mercancías de aquel continente. Este comercio intercontinental va a realizarse con Angola y Guinea⁽²⁷⁾. La importancia de este comercio es mínima si lo comparamos con el comercio que se realiza con la Península o con el continente americano. Los contactos entre ambos continentes quedan reducidos a tan sólo ocho años para Angola y uno para Guinea por un valor de las mercancías negociadas de 3.620 pesos, 2.820 para la primera y 800 para la segunda

⁽²⁶⁾ ARCILA FARIAS, Eduardo: *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*. México, 1950, pág. 52.

⁽²⁷⁾ Con Cabo Verde hay registrados siete navíos, pero no existe cobro del respectivo almojarifazgo. Aquí hay que tener en cuenta que el almojarifazgo no se cobraba para el comercio negrero, para ello ya existía otro impuesto, por lo que lo que he consignado han sido las mercancías que se negociaron en este comercio.

Conclusiones

El almojarifazgo constituye un importante índice para conocer el desarrollo del comercio indiano en general y veracruzano en particular por ser un porcentaje de las mercancías que se declaraban en las «aduanas», tanto de Sevilla como de América. Según este impuesto, las mercancías que se negociaron en el puerto de Veracruz ascendieron a 37.080.770 pesos, de las que el 90% procederán del comercio entre este puerto y la Península y el 10% restante se originarán del comercio de América; de esta primera cantidad, 27.787.250 pesos se dedicarían a las importaciones y 9.293.520 a las exportaciones, el 74,93 y el 25,07%, por lo tanto el desnivel de la balanza comercial de este puerto se eleva a 18.493.730 pesos para este período. En cuanto a los mercados, el principal y más importante en cuanto a mercancías negociadas es el peninsular, cuyas importaciones supusieron el 75,62% y las exportaciones el 24,38%, negociadas a través de las flotas, fuera de ellas tan sólo se negoció el 0,24% de las mercancías. En relación al comercio que se mantuvo con el resto del continente americano, el comercio de cabotaje realizado con los puertos de la costa novohispana supuso el 63% de las mercancías negociadas, destacando dentro de ellos el puerto de Campeche; con las islas del Caribe se negoció el 16,7% de las mercancías, aquí el puerto más importante es el de La Habana; y con Tierra Firme se comercia el 4,8%, destacando Cartagena como puerto más importante. También se ha detectado, dentro del comercio de Veracruz con el resto del continente americano, un 15,4% de mercancías cuyo origen o destino no da la documentación. Existe también para este período un muy reducido comercio con Africa dedicado al comercio de esclavos. En general el comercio de Veracruz experimenta un descenso generalizado, cuyo exponente más importante es el comercio con la Península, a partir de 1610 y hasta 1622.